IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Infrastruktury

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ Podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 2)

z dnia 28 października 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 2)

28 października 2021 r.

Podkomisja stała do spraw transportu kolejowego, obradująca pod przewodnictwem posła **Mariusza Trepki (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat stanu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Piwowarski** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Ireneusz Merchel** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A wraz ze współpracownikami, **Łukasz Zgoda** główny specjalista kontroli państwowej Najwyższej Izby Kontroli oraz **Rafał Kasprzyk** doradca Koła Parlamentarnego Polska2050.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości: pana Marcina Piwowarskiego, dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury; Łukasza Gibałę, naczelnika wydziału w Departamencie Kolejnictwa MI; Ireneusza Merchela, prezesa zarządu PKP PLK; Arnolda Brescha, członka zarządu ds. inwestycji; Jolantę Pawluk, dyrektor Centrum Realizacji Inwestycji; Łukasza Zgodę, głównego specjalistę kontroli państwowej NIK.

Szanowni państwo, zgodnie z listą obecności stwierdzam kworum. Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja na temat stanu realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r. Przedstawiają tę informację minister infrastruktury oraz prezes PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie ma. W związku z tym przechodzimy do porządku dziennego. Stwierdzam przyjęcie porządku i proszę przedstawicieli ministerstwa i PKP o przedstawienie informacji i zabranie głosu.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Marcin Piwowarski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, jeżeli można, celem usprawnienia i szybkiej realizacji poproszę o przedstawienie prezentacji przez pana prezesa PKP PLK.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dodam jeszcze, że pan minister miał być, ale jest chory. Wiemy o tym, tak że pan minister Bittel jest usprawiedliwiony. Bardzo więc proszę o przedstawienie informacji.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Ireneusz Merchel:

Dzień dobry państwu. Postaram się w skrócie przedstawić informacje dotyczące realizacji Krajowego Programu Kolejowego. Inwestycje ujęte w KPK na lata 2014–2023. Obecnie jest to poziom 76,7 mld zł ujętych w KPK. Jest to ponad 230 projektów, 9 tys. km torów do modernizacji. Większość jest już zmodernizowana. Jak widzimy, pokazana jest skala wzrostu KPK od 67 do 76 mld zł na przestrzeni ostatnich sześciu lat.

Status realizacji. W tej chwili status realizacji przedstawia się następująco. Projekty zakończone rozliczone to 20 mld zł. Zwracam uwagę, że nie mówimy tu o nakładach, bo nakłady są na znacznie wyższym poziomie. Mówimy tu o tych projektach, które są zakończone i rozliczone w całości. W realizacji są projekty o wartości 47 mld zł, czyli razem jest to ok. 90%. Projekty, które są na etapie postępowania przetargowego lub które są jeszcze nie wdrożone, to łącznie niecałe 4 mld zł, ale wynika to z tego, że z reguły są to projekty budżetowe jednoroczne, które będą realizowane w latach 2022 i 2023. Z budżetu mamy średnio ok. 1,2 mld zł rocznie na projekty inwestycyjne PLK.

Zaawansowanie umów w realizacji. Ten wykres pokazuje kolor zielony, czyli 47 mld zł. Projekty, które są na ponad 80%, to projekty, które w zasadzie kończą się jeszcze w tym roku, czyli zakładamy, że do końca roku będziemy mieli blisko 30 mld zł projektów zakończonych i rozliczonych, natomiast pozostałe projekty pokazujemy w przedziale co 20% stopnia zaawansowania.

Gwoli informacji średni czas realizacji projektu kolejowego to dwa, trzy lata. Zdecydowana większość tych umów została podpisana w latach 2018–2020, większość do 2019 r., a rok bieżący już nie skutkuje ilością zawieranych umów, co wynika z tego, że – jak pokazał wcześniejszy wykres – mamy praktycznie wyczerpaną całą alokację z obecnej perspektywy. W przypadku nowej perspektywy jesteśmy pewnie dokumentacyjnie przygotowani, żeby ogłaszać nowe przetargi.

Kolorami pokazaliśmy, gdzie jesteśmy, gdzie pracujemy. Najbardziej rzucający się w oczy kolor czerwony to lokalizacje inwestycji, które w tej chwili są na etapie realizacji. Jak widzimy, jest to na obszarze całej Polski. Nie będę wymieniał, bo tych projektów jest po prostu bardzo dużo.

Na tym slajdzie pokazujemy te projekty, które są największe, które zostały zakończone, czyli przykładowo LCS Konin na linii Poznań – Warszawa, Pilawa – Dęblin, Dęblin – Nałęczów, czyli linia nr 7, Otwock – Pilawa, czyli odcinki od Otwocka do Pilawy i Pilawa – Dęblin mamy praktycznie zakończone. Odcinek Nałęczów – Lublin na linii nr 7, Poznań – Piła to też zakończony projekt. Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz, do Sadownego, to projekt Rail Baltica. Lublin – Stalowa Wola jest w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia. Szczytno – Ełk, Krzeszowice – Kraków i Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki to linia 447, praktycznie też linia obwodowa w Warszawie.

Największe umowy, które są w tej chwili w realizacji, to z reguły projekty finansowane z CEF lub POIiŚ. Projekt o największej wartości w historii, czyli Czyżew – Białystok na linii nr 6 w ramach Rail Baltica, jest za blisko 3,5 mld zł. Myślę, że warto tu również wspomnieć o GSM-R i stacji Warszawa Zachodnia. Przypomnę, że Warszawa Zachodnia jest formalnie najtrudniejszym projektem ze względu na to, że Warszawa Zachodnia jest stacją, która w ciągu doby obsługuje najwięcej pociągów pasażerskich w Polsce: od 1100 do 1200. W chwili obecnej jest to ok. 700 pociągów. Prowadzimy więc inwestycje pod ruchem pociągów. Są porty w Gdyni, w Szczecinie. Projekty te są zaawansowane i planujemy zakończyć je do końca 2022 r. Jest LOT C Wisła na południu Polski na odcinku od Katowic do Zebrzydowic i mamy to rozpisane. Zostały też rozpoczęte prace na tzw. węglówce, choć węgiel to pewnie niepopularne słowo, która łączy Śląsk z portami. Prace te również są w trakcie realizacji. LOT C jest na zaawansowanym etapie. LOT A to umowa, która jest podpisana, która będzie tzw. projektem fazowanym. Mowa jest o kwietniu 2024 r.

Tu pokazujemy wskaźniki, jakie są do osiągnięcia, czyli realizację celów. KPK określa cele do realizacji, czyli wzmocnienie transportu, co jest ważne. Długość przebudowanych linii kolejowych w kilometrach toru to 5,5 tys. km zakończonych przy wskaźniku 9 tys. km. Oczywiście trwają teraz prace na ponad 3 tys. km. Następny wskaźnik to długość linii pozwalających na ruch pociągów z prędkością powyżej 160 km/h. Zmodernizowano 296 km, a plan to 350 km, czyli jesteśmy już blisko osiągnięcia tego wskaźnika. Jest również zwiększenie ERTMS/ETCS. Plan zakładał 2 tys. km, a jest 884 km. Jest też wskaźnik jakości w połączeniach do 18 największych miast w Polsce, gdzie prędkość powinna być powyżej 100 km/h w ruchu pasażerskim. Z 18 wytypowanych miast 11 miast ten wskaźnik osiągnęło.

Tu są wskaźniki bardziej techniczne, czyli takie jak długość torów, co było poprzednio, przejazdy, wiadukty, mosty, perony. Jest 2 tys. przebudowanych przejazdów kolejowo-drogowych, a mamy ich ok. 14 tys. Ilość przejazdów kolejowo-drogowych systematycznie zmniejsza się dzięki budowie skrzyżowań dwupoziomowych. Jako ciekawostkę powiem, że – jak analizowaliśmy – gdybyśmy chcieli zlikwidować wszystkie przejazdy w poziomie szyn, potrzeba byłoby ok. 90–100 mld zł. Takie zapytania pojawiają się z każdej strony.

Nakłady inwestycyjne? Jak widzimy, nakłady inwestycyjne KPK z roku na rok zwiększają się, natomiast to rok bieżący i rok następny są bardzo istotne. Co prawda w 2023 r. przy zakładanych nakładach wynoszących 12, 13 mld zł mamy rezerwę, jeżeli coś by się przesunęło, ale, jak widzimy, rezerwa ta jest już dosyć niewielka, dlatego wszelkie nasze działania koncentrują się na tym, żeby wykonanie było rok do roku jak najbliższe założonego planu inwestycyjnego. Takie analizy robiliśmy też pod względem możliwości realizacyjnych wykonawców i realizacji inwestycji. Pojawił się wskaźnik jeden do trzech, gdzie trzy, czyli nakłady inwestycyjne, jesteśmy w stanie zrealizować co najmniej na poziomie jednej trzeciej projektów w realizacji. Wynika to chociażby z cyklu realizacji projektów, czyli jeżeli w realizacji mamy 47 mld zł, realny wskaźnik to blisko 15 mld zł w roku następnym.

Zwiększenie wykorzystania funduszy… Gwoli przypomnienia prezentujemy wykres, który pokazuje porównanie perspektywy obecnej z poprzednią. Jak widzimy, w poprzedniej perspektywie na początku plan był na poziomie 35%, a zrealizowano 22%. Plan w obecnej perspektywie był na poziomie 66%. Planujemy zrealizować 76%, czyli zmiana jest w zupełnie innym kierunku. Wtedy był to radykalny spadek, fundusze zostały wykorzystane w 53%. Już bardzo dawno co najmniej dwukrotnie przekroczyliśmy 22 mld zł. Tak wygląda porównywanie inwestycji i nakładów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję, panie prezesie. Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Chciałbym udzielić głosu sobie jako pierwszemu. Panie prezesie, 2023 r. mamy już bardzo blisko. Program ten jest właśnie do 2023 r. Dobrze byłoby, żebyśmy w przyszłym roku, może też na posiedzeniu podkomisji, pomyśleli o tym, jakie zamierzenia i założenia na rozwój linii kolejowych są w dalszych latach. Widzimy, że pasażerów przybywa na liniach kolejowych, ale też liniami kolejowymi jest przewożonych coraz więcej towarów. Aby wszystko odbywało się dobrze i sprawnie, musi odbywać się modernizacja tych linii kolejowych. Chciałbym, żeby odbywało to się jak najszybciej, ale zdaję sobie sprawę z tego, że same procedury trwają i bardzo często jest tak, że wyłoniony jest wykonawca, ale później są jeszcze jakieś przeszkody, są pewne opóźnienia, są dylematy, ale, myśląc do przodu o rozwoju kolei i Programu Kolej Plus, musimy patrzeć na to, jakie zadania realizować w kolejnych latach. Bardzo prosiłbym o informację, czy już nad tym pracujecie i jakie macie propozycje, aby nasza kolej się rozwijała.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Ireneusz Merchel:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Muszę uważać, bo o kolei mógłbym rozmawiać dzień i noc. Jak się rozwinę, może to trwać długo. Z kolejami jestem związany całe życie i takie skrzywienie zawodowe pewnie już będę miał do końca życia.

Powiem w ten sposób. Prace nad nową perspektywą oczywiście trwają. W międzyczasie powiedziałem, że jesteśmy przygotowani do ogłoszenia przetargów na nową perspektywę. Tak jak wcześniej pokazywał wykres, weszliśmy w tę perspektywę w 2017, 2018 r. Pewnie budziłoby to emocje, ale przypomnę, że w 2015 r. ogłoszono 17 mld zł, gdzie były tzw. dwuetapowe ogłoszenia przetargów, a dopiero po dwóch latach zaczęto robić dokumentację i wtedy był drugi etap. Nowa ustawa o zamówieniach publicznych tego zabrania, ale i tak tego nie robimy, bo za kilkadziesiąt miliardów mamy praktycznie gotowe dokumentacje.

Oczywiście nie będę rozmawiał o lokalizacjach, chyba że zrobi to przedstawiciel ministra infrastruktury, ale myślę, że dopóki nie będą znane środki, jeszcze nie czas, żeby mówić, co będzie. Nasze założenia są takie, że na pewno chcemy pozyskać wyższe środki finansowe niż w obecnej perspektywie. Ile z tego wyjdzie, zobaczymy. Pamiętajmy,

że mamy różne programy, czyli CEF, FEnIKS, Polska Wschodnia, sprawa poruszona przez pana przewodniczącego, czyli Program Kolej Plus.

Program Kolej Plus jest projektem rządowym, który przewiduje 6,5 mld zł. Zainteresowanie jest ogromne. Warto powiedzieć o tym, że zainteresowanie jest ogromne, pokazujące, że było 96 pierwotnie złożonych projektów na kwotę realizacyjną znacznie powyżej 30 mld zł. Dokumentacje, które mają być zakończone do 24 listopada, bo taki jest harmonogram, według naszych szacunków są przygotowane w wartości realizacyjnej 16–17 mld. To i tak jest znacznie, prawie trzykrotnie powyżej tego, jakie są środki. Widząc duże zainteresowanie, myślę, że będziemy oczywiście starali się o dodatkowe fundusze w tym zakresie. To, co jest ważne, to, jeśli dobrze pamiętam, 47 projektów, które w ramach Programu Kolej Plus są przygotowywane przez większość województw, podkreślę: przez większość, niestety nie przez wszystkie, w niektórych nie widzimy tego zaangażowania. Mamy projekt za 50 mln 100 mln, mamy projekt za 1,5–2 mld. Pewnie będzie to dylemat. Formuła jest taka, że ranking przygotowują Polskie Linie Kolejowe, decyzję podejmuje minister infrastruktury. Pewnie dopiero będziemy mogli realnie o tym mówić, bo mamy trzy miesiące na złożenie dokumentów, czyli pod koniec lutego, na początku marca przyszłego roku będziemy mogli powiedzieć, ile jest złożonych dokumentów. Tak jak w Programie Kolej Plus, widzimy ogromne zapotrzebowanie.

Jest też program przystankowy, o którym warto wspomnieć, gdzie na razie mamy przeznaczony 1 mld zł na 200 przystanków, umownie mówiąc, bo tak naprawdę jest ich w tej chwili sto siedemdziesiąt parę, ale ponad 180 jest na liście rezerwowej. Spłynęły do nas wnioski na budowę następnych 300 przystanków. Jest 170, 180 to rezerwa, do tego 300. To blisko 700. Oczywiście niektóre są weryfikowane, dlatego że w niektórych sytuacjach pewnie będziemy odchodzili od tego, co jest na liście, dlatego że np. jeżeli to ma być budowane, a za trzy czy cztery lata wejdzie do inwestycji jakiś projekt liniowy, pewnie nie będzie warto tego robić i trzeba będzie dokonywać pewnych wyborów, ale to są drobne korekty. Zresztą program przewiduje, że korekty te mogą następować. Programy społeczne, bo tak je określam, związane z poprawą dostępności, Program Kolej Plus, program przystankowy są na pewno bardzo ważne. Nie wiem, czy odpowiedziałem wyczerpująco.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję panu prezesowi. Na ile pan prezes mógł, było to wyczerpujące. Kto z państwa chciałby zabrać głos w dyskusji? Pan przewodniczący i pan minister Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka podkomisjo, szanowni państwo, panie prezesie, żyjemy w trudnym czasie. Wielu branżom pandemia dała się we znaki, pozrywały się pewne łańcuchy dostaw. Pytanie, czy w procesie realizacji inwestycji napotykacie państwo na tego rodzaju problemy, w szczególności gdy chodzi o automatykę, elektronikę, tam ten problem występuje w sposób najbardziej jaskrawy.

Pytanie drugie. Nie mogę o to nie zapytać. Niedawno, latem byliśmy na budowie tunelu, w zasadzie kilku tuneli w Łodzi. Weszliśmy do wnętrza tarcz. Wiem, że Faustyna radzi sobie całkiem nieźle, natomiast Kaśka, tzn. Katarzyna ciągle ma problemy. Z czego wynikają kłopoty z rozpędzeniem większej tarczy? Jakie są szanse na ukończenie tunelu do 2023 r.?

Mam jeszcze jedno pytanie. W tym tygodniu mogliśmy zapoznać się z wywiadem osoby, która zna branżę kolejową. Mam na myśli pana prezesa Malepszaka, który stawia tezę, że część inwestycji, które realizujemy, można przesunąć w czasie. Przykładem jest linia E20, na której wymieniamy torowiska, które mogłyby jeszcze służyć przy zachowaniu parametrów 160 km/h, tymczasem realizujemy tę wymianę, a moglibyśmy te same środki ulokować w innych, bardziej potrzebnych miejscach, tam, gdzie degradacja techniczna linii była poważna. Bardzo prosiłbym o komentarz. Na pewno pan prezes rzucił okiem na ten tekst, ale jeżeli nie, to dysponuję nim na ekranie komputera. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję. Proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Ireneusz Merchel:

Pandemia, pewnie jak każdą branżę, dotknęła również nas. Obserwujemy roszczenia wykonawców od początku pandemii, z tym że są to tzw. roszczenia kontraktowe wynoszące, jak szacowaliśmy, 10–15%. Mogły one wpływać na opóźnienia realizacji inwestycji. Jest to i tak niewiele w stosunku do niektórych innych branży. Dlatego niektóre projekty opóźniły się, szczególnie te związane z komponentem zewnętrznym. Przykład Łodzi jest dobrym przykładem. Od pół roku nie można było tych tarcz sprowadzić i montować, bo niestety ze względu na pandemię były problemy, żeby to wyjechało z Niemiec. Później okazało się, że załoga przyjechała, miała COVID, trwało to chyba ze trzy miesiące. Wrócę do tunelu w Łodzi i tego, dlaczego tak jest, ale to jest przykład. Szacujemy, że pandemia ma na to wpływ na poziomie 10–15%.

Kolega odpowiedzialny za inwestycje powie bardziej szczegółowo. Tunel w Łodzi zostawiam dla prezesa Arnolda Brescha, który od lat jest związany inwestycyjnie m.in. z Łodzią, żeby mógł wypowiedzieć się w tym temacie.

Jeżeli chodzi o artykuły wielu osób piszących na różne tematy, m.in. osoby wymienionej z imienia i nazwiska przez pana przewodniczącego, powiem tak, panie pośle. Jeżeli popatrzylibyśmy na cały odcinek Warszawa – Poznań, czyli na ponad 300 km, jeżeli wymieniamy tory na długości 250 km, tory, czyli 250 km razy dwa, a widzimy, że to nie wszystko, bo są to najgorsze odcinki, a z tych 250 km nowe szyny wkładamy na długości ok. 100 km, znaczy to, że nie jest prawdą, że wymieniamy wszystko. Wymieniamy tu, bo jeżeli sytuacja jest taka, że zrywamy tor, wymieniamy podkłady, podtorze, bo jest słabe, logika wskazuje, żeby nie zabudowywać znowu starego, 15-letniego, 20-letniego czy 25-letniego materiału, żeby nie wchodzić w to znowu za 5 lub 10 lat. Odzyskaliśmy tysiące kilometrów tego materiału w skali całego kraju, dzięki czemu wyremontowaliśmy wiele torów stacyjnych, bocznych, które tego wymagają. Prowadzimy tzw. gospodarkę odzysku materiału staroużytecznego, który zabudowujemy. To nie idzie na złom. Jasne, że znaczna część idzie na złom, natomiast nie to, co spełnia nasze minimalne wymogi. Powiem więcej, instrukcja, która powstała w 2013 r., powodowała, że praktycznie wszystko szło na złom (wtedy dyrektorem biura, który za to odpowiadał, był niejaki Piotr Malepszak) była bardzo rygorystyczna i prawie wszystko szło na złom. W 2018 r. zmieniliśmy to i podchodzimy do tego zdecydowanie bardziej oszczędnie. To gwoli wyjaśnienia kwestii złomu.

Odnosząc się do wielu aspektów, nie chciałbym odnosić się do całego artykułu. Nie chcę wdawać się w polemikę, natomiast jak widzimy niektóre odcinki wskazywane jako te, które można było zrobić taniej, to my już do tego nie wracamy, bo to była „inwestycja” na dwa do pięciu lat. Można tak jak w domu na zagrzybioną ścianę położyć farbę. To taki delikatny remont. Można. Jak na zagrzybioną ścianę położymy farbę, to też będzie efekt, ale na krótki czas. To jest cała odpowiedź w tym zakresie. Często może to być niewidoczne, ale większość inwestycji robimy rewitalizacyjnie po cenie 3–5 mln zł za kilometr. To może jest niewidoczne, bo są widoczne wielkie inwestycje na prędkość 160–200 km/h. Podchodzimy do tego racjonalnie. Duże prędkości trzeba zrobić kompleksowo, mniejsze prędkości rewitalizacyjnie.

Na temat pandemii i o tunelu w Łodzi Arnold pewnie coś doda. Proszę bardzo.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Proszę.

Członek zarządu ds. inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe Arnold Bresch:

Szanowna Komisjo, powiem jeszcze dwa słowa na temat wpływu pandemii na proces inwestycyjny. Jak tylko sytuacja się zaostrzyła, razem z rynkiem podjęliśmy walkę o utrzymanie placów budowy. Mieliśmy gorące spotkania przy udziale ministra Adamczyka, ministra Bittela, na których integrowaliśmy się z branżą w kierunku wspólnego przeciwdziałania ryzyku zamknięcia placów budowy, co miałoby niestety negatywny wpływ na samo tempo realizacji inwestycji, ale też na osłabienie potencjału. Prawdopodobnie nie odbudowalibyśmy go, firmy by poupadały. Półtora roku temu był więc czas intensywnych kontaktów w celu utrzymania placów budowy. Mimo iż potencjał na budowach był ograniczony w związku z chorobami personelu i z kwarantannami,

można powiedzieć, że udało nam się utrzymać na placach budowy 80-procentowy, 90-procentowy potencjał. To, co najbardziej wpłynęło na tempo i co teraz ma odzwierciedlenie w przerobach i w tempie realizacji, to było zamknięcie urzędów, instytucji, które były niezbędne do uzyskiwania decyzji o pozwoleniach na budowę, ale też uzgodnienia wewnętrzne w gminach. Nie pracowało KJO. To było coś, co w tej chwili jest odczuwalne w spadku dostępu do niektórych placów budowy.

Pan minister pytał o łańcuchy dostaw. Rzeczywiście dostawcy systemów kierowania ruchem kolejowym zgłaszają nam problemy z dostępnością komponentów. To już jest pochodna sytuacji covidowej. Zmagamy się z tym. Z jednej strony rynek dopomina się o nowe zamówienia, bo nie ma potencjału na kolejne zamówienia, a jednocześnie zgłasza nam, że z pewnym wyprzedzeniem muszą być zamawiane komponenty na aktualnie realizowane inwestycje. Udaje nam się tym zarządzać. Na razie nie mieliśmy przypadku, żeby któraś inwestycja została przyhamowana ze względu na brak dostępu do materiałów spoza granic Polski w zakresie „eserki", bo, tak jak mówiliśmy, w pewnym momencie utrudniony był dostęp do komponentów z Niemiec, które miały dojechać na budowę tarczy do tunelu w Łodzi. Był też problem z osobami, które były objęte kwarantannami. Ten specjalistyczny personel był poszkodowany i hospitalizowany i nie mógł poprowadzić prac.

Teraz przejdę do Łodzi. Prace w Łodzi rzeczywiście postępują. Zacznę od ostatniego pytania. Mamy deklarację z zeszłego tygodnia od wykonawcy, że do stycznia 2023 r. oba tunele będą zbudowane w zakresie konstrukcji inżynierskiej. Z kolei żeby niwelować opóźnienie, które jest zauważalne, wykonawca zadeklarował, że będzie krocząco szedł z budową infrastruktury kolejowej i wyposażenia tuneli tak, żeby nie czekać na zakończenie budowy konstrukcji, tylko sukcesywnie prowadzić prace wykończeniowe, żeby ten tunel zaczął funkcjonować na koniec 2023 r., żebyśmy mogli zgłosić go jako już funkcjonujący.

Przyczyny? Tak jak powiedział pan minister, praca tych tarcz wygląda różnie. Można powiedzieć, że mała tarcza też z pewnymi opóźnieniami, ale prowadzi prace bardzo sprawnie. Na dzisiaj mała tarcza wydrążyła 650 m, tak że niedługo będziemy mieli małą tarczę do kolejnego tunelu. Duża zrealizowała na dzisiaj ok. 100 m tunelu i ta tarcza rzeczywiście pracuje z trochę gorszą wydajnością, co jest związane przede wszystkim w problemami, które stwierdza wykonawca ze swoim niemieckim podwykonawcą w zakresie pracy siłowników. Może wchodzę w bardzo konkretny problem, ale mieliśmy długi czas na ustalenie bezpośredniej przyczyny, która powodowała ryzyka nieosiągnięcia odpowiedniej niwelety tego tunelu. Nie chcieliśmy prowadzić prac, które były obarczone dużym ryzykiem wejścia w istniejący układ stacji Łódź Fabryczna na nieodpowiednim poziomie. Wtedy bylibyśmy w większym problemie niż ten, który mamy w tej chwili. W tej chwili trzeba po prostu zmobilizować wykonawcę, żeby nadgonił opóźnienie. Mieliśmy państwa wizytę na placu budowy, gdzie to oglądaliście. Technologia, która była zaproponowana przez wykonawcę, od początku zakładała wstrzymanie prac po osiągnięciu pewnego etapu robót pod ziemią, żeby zabudować całą tarczę, całą maszynę do tego ostatniego etapu robót, kiedy bez zatrzymania będzie kontynuowała prace w kierunku Łodzi Fabrycznej. Jesteśmy chwilę przed wznowieniem ostatecznego rozruchu i praca będzie kontynuowana do samego końca, do ściany na Łodzi Fabrycznej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję. Kto z państwa? Poseł Adam.

Poseł Adam Śnieżek (PiS):

Panie prezesie, widzę na mapie z inwestycjami kolejowymi modernizację linii z Rzeszowa do Tarnobrzega, także z Sandomierza do Skarżyska-Kamiennej, z Radomia do Warszawy. Czy po zakończeniu tych projektów planuje się uruchomienie połączenia kolejowego Rzeszów – Sandomierz – Warszawa, które kiedyś, dawno temu funkcjonowało?

Drugie pytanie jest takie. Linia kolejowa nr 107, Nowy Zagórz – Łupków, na mapie jest zaznaczona kolorem czarnym jako projekt wykonany, a, o ile wiem, trwają prace nad dokumentacją projektu rewitalizacji tej linii, który to projekt jest finansowany z RPO, a modernizacja jest planowana dopiero na następne lata, do 2027 r. O jakie zakończone na tej linii prace chodzi?

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Ireneusz Merchel:

Odpowiadając na pierwsze pytanie, jako PLK przygotowujemy ofertę dla przewoźników. Tak jak zawsze porównuję, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad odpowiada za budowę, modernizację dróg, tak samo my odpowiadamy za budowę, modernizację linii kolejowych i prowadzenie ruchu pociągów. Tym różnimy się od GDDKiA. Rolą przewoźników jest natomiast zadbanie o to, czy będzie taki pociąg. Nie wiem, czy wypowiedzą się przedstawiciele ministerstwa, ale wydaje mi się, że oferty zgłaszane m.in. przez przewoźników wskazują na to, że takie pociągi powinny kursować. Tyle według mojej wiedzy, ale nie chciałbym wypowiadać się za ministerstwo.

Odpowiem na drugie pytanie. Jak uważnie wczytamy się w legendę, okaże się, że kolorem czarnym na mapie pokazujemy wykonywane prace w obecnej i poprzedniej perspektywie. Prawdopodobnie należałoby to rozdzielić na dwa kolory, jak zauważyłem, dlatego że prace utrzymaniowe, umożliwiające to, żeby była po prostu przejezdność, bez osiągnięcia parametrów, były wykonane w poprzedniej perspektywie. To dlatego jest ta dokumentacja, żeby parametry były przyzwoite.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa MI Marcin Piwowarski:

Potwierdzamy.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Ireneusz Merchel:

Na chwilę obecną to wszystko. Dziękujemy.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję. Pani poseł Wojtyszek.

Poseł Agata Katarzyna Wojtyszek (PiS):

Szanowny panie prezesie, mam dwa pytania. Pan prezes mówił, że nie wszystkie województwa to przygotowują i że nie jesteście zadowoleni z planu wszystkich województw. Chciałabym zapytać, które nie są gotowe.

Moje drugie pytanie dotyczy linii nr 25, od Skarżyska Kamiennego w kierunku Łodzi. To jest też chyba Opoczno. Pytam o możliwość realizacji tego zadania.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Ireneusz Merchel:

Program Kolej Plus posiada pewne etapy realizacyjne. Przepraszam, że zaczynam swoją wypowiedź w ten sposób, ale chcę być precyzyjny i uczciwy wobec wszystkich samorządów. Do 24 listopada samorządy mają złożyć dokumentacje, które będziemy rozpatrywać. Do drugiego etapu zakwalifikowanych zostało 78 projektów. Wspomniałem o 47, bo widzę duże zaangażowanie. Być może niektóre samorządy nie chwalą się, że w ogóle cokolwiek robią, i nie uzgadniają tego z nami, dlatego po 24 listopada chętnie poinformuję wszystkich o tym, jakie projekty zostały złożone do dalszych analiz. Nie chciałbym wymieniać…

Poseł Agata Katarzyna Wojtyszek (PiS):

To, jeśli mogę, zapytam, czy jest panu wiadome coś na temat planów dla województwa świętokrzyskiego.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Ireneusz Merchel:

Domyślałem się, że o to chodzi. Powiem w ten sposób: na terenie województwa świętokrzyskiego są podejmowane działania. Wracając do linii nr 25 na odcinku Skarżysko Kamienna do Tomaszowa, bo o tym odcinku rozmawiamy, projekt jest zgłaszany do różnych programów – on jest zgłoszony do Programu Kolej Plus – natomiast warto powiedzieć, że my również wykonujemy pewne elementy związane z modernizacją sieci od Tomaszowa do Łodzi w ramach budżetu. To, co jest chyba najistotniejsze, co mogę powiedzieć o tym odcinku, to to, że linia jest przygotowywana do uruchomienia przewozów pasażerskich na odcinku od Skarżyska Kamiennej do Opoczna, bo pociągi kursują na tej linii do Opoczna. Zakładamy, że od grudniowego rozkładu jazdy na tej linii pojawią się pociągi. Prace są na zaawansowanym etapie. Jestem spokojny co do tego, czy zdążymy wykonać te prace, z reguły związane z odbudową, modernizacją, remontem peronów oraz miejscowymi pracami w torach w celu usunięcia tzw. słabych miejsc czy wąskich gardeł. Oczywistą sprawą jest, że w ramach aplikacji do Programu Kolej Plus

odcinek ten jest zakładany jako dokumentacja projektowa. Kibicuję, jak każdemu projektowi, żeby był złożony w sposób właściwy, żeby mógł być zakwalifikowany. Dziękuję bardzo.

Poseł Agata Katarzyna Wojtyszek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Suchoń? Bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, mam dwa pytania. Pierwsze dotyczy linii nr 190 na odcinku Bielsko-Biała – Skoczów. Ten projekt jest też złożony jako projekt do Programu Kolej Plus, ale chciałem zapytać, czy w jakiś sposób monitorujecie to państwo i czy jest szansa na otrzymanie tych środków, na rewitalizację i na remont tej linii.

Druga rzecz, o którą chcę zapytać, jest taka. Do pewnego momentu pociągi w relacjach międzynarodowych, np. Wiedeń – Warszawa, jeździły przez przejście graniczne w Zebrzydowicach. Od jakiegoś czasu zmieniło się to na Chałupki. Mam pytanie. Czy jest szansa, by po zakończeniu remontów na tej trasie, na Wiślance, pomiędzy Pszczyną a Wisłą – to też jest bodajże część linii nr 190 – powróciły pociągi międzynarodowe? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Ireneusz Merchel:

Przepraszam, że się powtórzę, odpowiadając na pytania o projekty Programu Kolej Plus. Projekt jest przygotowywany przez samorząd województwa. Dopóki nie otrzymamy dokumentów – a po prostu tych dokumentów nie mamy. Dopóki projekt nie będzie złożony, nie chciałbym mówić, czy jest dobrze przygotowywany, czy ma szansę na aplikację.

Bielsko-Biała – Skoczów to linia bardzo ładna, malownicza, którą zresztą znam. Na pewno jest tam potrzebna kolej. 24 listopada jest tą datą, po której będę mógł mówić, czy projekty te wpłynęły, a potrzeba jeszcze dwóch, trzech miesięcy, żeby ocenić jakość i to, czy mają one realną szansę na realizację. Przepraszam, że nie odpowiem wprost, ale nie jestem w stanie. Nie chciałbym nawet odpowiadać na coś… Przypomnę, że wybór ofert i ocena punktacji następuje na zasadzie konkursu i byłbym nieodpowiedzialny, gdybym wypowiadał się o jakimkolwiek projekcie i o tym, czy ma większe szanse, czy mniejsze. Dla nas każdy jest równy. Moje marzenie jest jedno: żeby na wszystkie projekty znalazły się środki finansowe. Tyle mogę powiedzieć.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

I żeby udało się je jak najszybciej realizować, z korzyścią dla pasażerów i przewozów towarowych, bo to jest istotne.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Ireneusz Merchel:

Jeżeli chodzi o kursowanie pociągów, myślę, że jest to pytanie bardziej do przewoźnika. Nie zamknęliśmy trasy od Katowic do Zebrzydowic. Obrazowo odpowiadając, modernizacja węzła Czechowice – Dziedzice, bo to jest główna rzecz, odcinek od mostu Wisła do stacji Zabrzeg i łączniki do Czechowic – Dziedzic ograniczyły ruch pociągów. Niektóre pociągi rzeczywiście jeżdżą inną trasą. Zakłada się, że prace te zakończą się w połowie 2023 r. Pewnie w drugiej połowie 2022 r. będziemy już uzyskiwać powrót do przejezdności dwutorowej.

Chcę natomiast zauważyć, że jednym z pierwszych projektów, które chcemy realizować w nowej perspektywie, co chcę podkreślić, są projekty związane z rejonem od Katowic do Katowic Ligoty, następny projekt będzie od miasta Tychy do mostu Wisła, czyli będzie to uzupełnienie, i od Zabrzegu do Zebrzydowic, cały ten odcinek. Mamy gotowe dokumentacje projektowe, decyzje środowiskowe, pozwolenia, jesteśmy gotowi, czekamy tylko na pieniądze.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję. Pan ekspert posła Suchonia?

Doradca Koła Parlamentarnego Polska2050 Rafał Kasprzyk:

Tak. Rafał Kasprzyk, doradca klubu Polska2050. Częściowo pan prezes odpowiedział na pytanie, ale chciałem zapytać o nową perspektywę, o nowe przetargi i o nowe zadania. Kiedy można się tego spodziewać? Rozmawiamy z branżą. Było tutaj mówione o problemach, które branża przeżywała w związku z pandemią, i o pewnych niebezpieczeństwach, których wspólnie udało się uniknąć. Chcę zapytać, kiedy pojawią się te przetargi, kiedy wykonawcy będą mogli zaplanować swoje zasoby i siły na nowe kontrakty. Główne takie projekty to m.in. Rail Baltica na kolejnym odcinku Białystok – Ełk, choćby dworzec wschodni w Warszawie, trasa średnicowa, tzw. linia Podłęże – Piekiełko. Dziękuję bardzo.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Ireneusz Merchel:

W zasadzie odpowiedziałem już wcześniej, mówiąc, że mamy dokumentacje projektowe – nie studia wykonalności – na ponad 40 mld zł. Szacujemy, że abyśmy mogli ogłosić przetargi, potrzeba 15–17 mld zł od ręki. Żeby ogłosić przetarg, zgodnie z ustawą o zamówieniach publicznych, musimy mieć przynajmniej potencjalne źródło finansowania. To nie zależy od nas. My jesteśmy gotowi. Jesteśmy natomiast w zupełnie innej rzeczywistości niż było to kilka lat temu, bo nie będziemy teraz ogłaszać przetargów tam, gdzie mamy dokumentacje i już ogłaszany przetarg, tylko zrobiliśmy analizę całego kraju w sensie takim, żeby zminimalizować utrudnienia dla pasażera. Jesteśmy w tej komfortowej sytuacji, że chcemy rozłożyć w czasie projekty już nie według tego, że gdy mamy dokumentację, to robimy przetarg, tylko żeby nie zakłócać.

Mówię o tym nie bez powodu. Przykładowo padło pytanie o Warszawę Wschodnią czy o średnicę. Podchodzimy do tego odpowiedzialnie. Wiemy, że Warszawa Zachodnia jest rozkopana, kompleksowo modernizowana. Warszawę Wschodnią chcemy rozpocząć w momencie, kiedy będziemy kończyć Warszawę Zachodnią, czyli jest to koniec 2023 r. Wtedy pewne prace na odcinku od Warszawy Zachodniej do Warszawy Centralnej będziemy wykonywać równocześnie z tym, co na Warszawie Zachodniej, ale to będą niewielkie prace, żeby nie zamknąć średnicy, natomiast wejście na średnicę, gdzie prace są najtrudniejsze… Nie są trudne prace od Warszawy Zachodniej do Warszawy Centralnej, poza dwoma obiektami, czyli ul. Towarową i parkingiem, który jest przed Warszawą Centralną. Na pewno zdecydowanie trudniejsze zadanie czeka nas przy przebudowie związanej z tunelem pod Alejami Jerozolimskimi, rondem de Gaulle'a, no i jest sama Warszawa Wschodnia. Odpowiadając wprost na to pytanie, myślę, że na przełomie 2023 r. i 2024 r. kończymy Warszawę Zachodnią i wtedy wchodzimy od drugiej strony, jadąc w kierunku Warszawy Centralnej.

Przetargi na Rail Baltica, odcinek Białystok – Ełk, bo o tym odcinku mówimy, planujemy ogłosić w połowie 2022 r. Chcemy też być na końcowym odcinku Czyżew – Białystok, modernizujemy stację Ełk, żeby nie było tak, że tu będzie zamknięte i tu. Jak ogłosimy przetargi, chcemy w 2023 r. wybrać wykonawcę, który wejdzie na odcinek Białystok – Ełk, jednocześnie będziemy już kończyli i stację Białystok, i stację Ełk. Mógłbym oczywiście dużo opowiadać o powiązaniach, ale odpowiadam na pytanie o te konkretne lokalizacje. W głowie mam pewnie prawie wszystkie.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Sterczewski.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowni państwo, szanowny panie prezesie, chciałem spytać o kilka rzeczy dotyczących Wielkopolski. Po pierwsze, jeśli chodzi o węzeł kolejowy Poznań Główny, mamy tam taką sytuację, że dzięki Poznańskiej Kolei Metropolitalnej okazało się, że jest drastyczny wzrost pasażerów, ludzi zainteresowanych dojazdem do Poznania z wielu miast Wielkopolski. Myślę, że to wielki sukces wielkopolskich samorządów, które współtworzą PKM. Myślę, że jest to projekt transportowy bardzo ważny nie tylko dla Poznania, ale dla całej Wielkopolski. Projekt ten warto byłoby rozwijać. Potrzebowałby po prostu moż-

liwości rozwoju, a w związku z tym zwiększenia ilości połączeń. Niestety blokadą jest brak dodatkowych torów, z czego na pewno zdajecie sobie państwo sprawę. W związku z tym pierwsze pytanie dotyczy tego, jak monitorujecie państwo tę sprawę, czy planujecie zwiększenie ilości torów szlakowych, dzięki którym stacja ta mogłaby być bardziej przepustowa.

Drugie pytanie dotyczy zarówno Wielkopolski, województwa lubuskiego, jak i zachodniopomorskiego. Mianowicie chciałem zapytać o odbudowę połączenia między Szczecinem, Gorzowem Wielkopolskim a potem Szamotułami i Poznaniem. Czy rozważacie państwo wznowienie tego połączenia i budowy tej linii? Myślę, że byłoby to bardzo ważne. To jest jednak absurd, że w XXI w. tak duże miasto jak Gorzów nie ma połączenia z elektryfikowaną koleją.

Chciałem jeszcze spytać o północno-wschodnią Wielkopolskę. Zgłaszają się do mnie różni samorządowcy. Chciałem spytać o możliwości przywrócenia połączeń czy rozbudowy tych linii, bo to często są linie przeznaczone tylko do połączeń towarowych. Były połączenia takie, że są rozebrane tory… Chciałem zapytać o połączenia między Rogoźnem a Inowrocławiem oraz o kierunek północno-południowy, czyli między Nakłem a Gnieznem. Chciałem spytać, czy obserwujecie państwo tę sytuację, czy ją monitorujecie oraz czy zostały przedsięwzięte jakieś plany, no i czy konsultujecie państwo te kwestie z samorządami z Wielkopolski. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Panie prezesie?

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Ireneusz Merchel:

Dziękuję bardzo. Powiem szczerze, że usłyszałem tu cały szereg ciekawych pomysłów. Zacznę od Poznania. W tej chwili opracowujemy studium wykonalności dla węzła poznańskiego, ale nie dla samego węzła, tylko dla obszaru obejmującego 30–50 km wokół całej poznańskiej aglomeracji. W tej chwili robimy takie analizy i dokumentacje. Oczywistą sprawą jest, że, odpowiadając wprost, przydałby się trzeci, czwarty tor na stacjach Poznań Główny i Poznań Wschód, to jest oczywiste tak jak tysiące kilometrów w całej Polsce. Mamy przygotowaną dokumentację na tzw. towarową obwodnicę Poznania, bo tak się mówi, chociaż chcielibyśmy, żeby była ona pasażerska, z siedmioma przystankami itd., która wróci kolej do Poznania. Odpowiem, że czekamy, mamy dokumentację, a jak będą środki finansowe, będziemy ogłaszać przetarg. Myślę, że jest to jeden z priorytetowych projektów, które chcemy realizować.

Połączenie Szczecin – Gorzów – Szamotuły to temat bardzo ważny, natomiast chcę zauważyć, że w ramach modernizacji linii jesteśmy w tej chwili na zaawansowanym etapie prac na odcinku Poznań – Szczecin. Pewnie w tej chwili czasy jazdy są bardzo długie, ale widzimy już pewne odcinki, które oddajemy do eksploatacji. Były rozpatrywane różne alternatywne korytarze, szprychy CPK. Jest oddzielna spółka, która za to odpowiada. Były różne alternatywy, czy to będzie szprycha Poznań – Gorzów – Szczecin, czy to będzie wykorzystanie istniejącej linii kolejowej. Myślę, że temat szybkich połączeń nie jest jeszcze zdecydowany, a rozumiem, że chodzi o to, żeby np. ze Szczecina jak najszybciej dojechać do Warszawy. Były nawet wyliczane alternatywne czasy.

O projektach regionalnych w województwie wielkopolskim muszę powiedzieć, że na początku były troszkę opóźnione. Program Kolej Plus aktywnie realizuje swoje projekty i akurat te odcinki, o których pan mówi, nie były zgłaszane. Wiem, że jak mówimy o odcinku Rogoźno – Inowrocław, to pewnie przez Żnin, Barcin itd., wchodzące do województwa kujawsko-pomorskiego, jeśli dobrze pamiętam, też Damasławek. Ta linia funkcjonowała jeszcze kilkanaście lat temu, nawet kiedyś tam jechałem. To są ciekawe pomysły połączenia, ale tu wracamy do całego szerokiego rozwoju, wykluczenia komunikacyjnego, kolejowego. Zapisałem to sobie i pewnie będziemy poddawać to analizom.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję. Jeszcze pan poseł Cezary Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję. Zaczynamy drugą turę. Chciałbym zapytać jeszcze o kwestię skoku cen. Czy obserwujecie państwo, że problem ten pojawił się przy realizacji projektów? Chyba większość kontraktów macie za sobą. Tylko niewielki odsetek został jeszcze w przetargach. Czy spodziewacie się, że w tych postępowaniach przetargowych ten problem pojawi się? Może macie już państwo część danych i poddajecie je analizie? Czy należy oczekiwać, że wzrost cen będzie wpływał na realizację kontraktów, czy to już wykonywanych, czy to tych, które są w postępowaniach przetargowych, tak, że zacznie nam brakować pieniędzy? Prosiłbym o informację i opinię w tej sprawie.

Druga sprawa. Mniej więcej pod koniec pierwszej dekady bieżącego wieku pojawił się problem, gdy chodzi o projektowanie linii kolejowych i projektowanie remontów. Mieliśmy wówczas zapaść z gigantem, Kolprojektem. Potem posypała się w łańcuchu duża liczba podpisanych kontraktów. Było to przyczyną wielu problemów, perturbacji w realizacji projektów kolejowych. Czy już mamy ten problem za sobą? Czy pojawiły się nowe pracownie projektowe? Chodzi o informacje o rynku projektantów. Czy moglibyśmy prosić?

Jest jeszcze jedno pytanie dotyczące tarczy Katarzyna. Pojawiła się informacja, że te opóźnienia były też spowodowane potrzebą serwisu. Jakiego rodzaju prace musiały być wykonane? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Ireneusz Merchel:

Oczywiście, jak już powiedziałem, Łódź zostawię dla kolegi, choć wolałby Poznań.

Czy skala cen nie ograniczy możliwości realizacyjnych projektów, bo zabraknie pieniędzy w tej perspektywie? Powiem w ten sposób. W obecnych przetargach widzimy odwrotnie niepokojące zjawisko, być może dlatego, że jest tak mała oferta, że ceny są 20, 30, 40% poniżej naszego kosztorysu. Wbrew pozorom jest to dla nas niepokojące, dlatego że dobrze wiemy, że tak zawierane umowy kiedyś mogą przynosić różny skutek. To jest niepokojące. Z drugiej strony co pół roku na bieżąco uaktualniamy kosztorysy, dlatego nawet zgłaszanie projektów planowanych do nowej perspektywy pewnie czasami drażni ministerstwo – przepraszam, że tak powiem, patrząc na dyrektora Piwowarskiego – ale dlatego zmieniamy te ceny, bo dostosowujemy aktualizacje kosztorysów do bieżącej sytuacji. To, co zgłaszaliśmy rok temu, pół roku temu, teraz ma inne ceny. Nadążamy więc za tym cyklem i w momencie ogłaszania powinniśmy mieć bieżące ceny. Oczywiście one rosną. To wiemy doskonale. Tak jak ich asortyment, tak rosną ceny. Mimo wszystko, jak teraz widzimy, gdybyśmy ogłaszali przetargi, nie powinniśmy mieć tutaj… Wspomniałem o tym wcześniej. Na pewno mimo że mamy to gotowe za 40 mld zł, ogłosimy za kilkanaście miliardów, żeby standard kilkunastu miliardów nowych przetargów był w roku normalnością, żeby nie było walki w jedną lub w drugą stronę, bo to może mieć piki.

Projektowanie z firmami? Na pewno brakuje w Polsce tzw. dużych biur projektowych, jak było kiedyś. Tu mamy to jednak rozproszone. W tej chwili natomiast podchodzę do tego tak. Mamy bardzo dużą liczbę pozawieranych umów na dokumentacje projektowe czy studia wykonalności. Ta liczba raczej nie będzie się zwiększała. Raczej będzie malała, niewiele, ale będzie malała. Jeżeli w tej chwili biura realizują te projekty, czasami z różnymi opóźnieniami – na szczęście mieliśmy dużą rezerwę czasową i nie powinno to wpływać na ogłaszanie przetargów – to nie powinno być takiej sytuacji, że nagle biura te zaczną padać, tym bardziej, że one wykonują również nadzory inwestorskie i są powiązane również z tymi zespołami.

Tunel w Łodzi…

Członek zarządu ds. inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe Arnold Bresch:

Panie przewodniczący, to mniej więcej składa się z tym, co mówiłem – ten serwis to podwykonawca PBDiM-u, czyli firma Herrenknecht, która zapewnia serwis – z tymi problemami, o których mówiłem, czyli nie do końca ustaloną przyczyną, nie do końca zdefiniowanym problemem utraty odpowiedniej niwelety. Prace te były wstrzymane, serwis przyjechał, m.in. weryfikował siłowniki, weryfikował urządzenie skrawające.

Na tym polegała ta praca. Dla nas ryzykiem było kontynuowanie prac bez ustalenia przyczyny tych anomalii, które były zgłaszane przez wykonawcę, stąd zgłaszana była decyzja o wstrzymaniu prac. W tej chwili – ciągle podglądam, bo nam uzupełniają – 31 października maszyna ma podjąć dalsze drążenie z pełną wydajnością.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze pytania? Nie ma. Bardzo dziękuję. Zamykam dyskusję.

Szanowni zaproszeni goście, jak widzimy, jest potrzeba, żebyśmy raz na pół roku mogli sobie to przedyskutować. Mam prośbę do członków podkomisji, aby zgłaszali, w jakich tematach chcieliby, abyśmy zgłosili posiedzenie podkomisji, jeżeli chodzi o koleje, aby pan prezes i zarząd mogli precyzyjnie odpowiadać, bo nieraz zdarza się tak, że nie do końca wszystko się zapamięta. Pan prezes ma taką wiedzę, że można powiedzieć, że każdy odcinek linii kolejowych ma w głowie, za co *chapeau bas*.

Jak każdy pyta o swoje, to ja jako mieszkaniec województwa śląskiego na koniec zapytam o to, kiedy planowane jest zakończenie „jedynki" na odcinku Częstochowa – Zawiercie.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Ireneusz Merchel:

Jeszcze w tym roku.

Członek zarządu ds. inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe Arnold Bresch:

W tej chwili jest winda w Poraju. Mamy potwierdzenie, że zamykamy.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Ireneusz Merchel:

Praktycznie jest to gotowe.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Jeżdżę, dlatego widzę, że wykonywana jest już kosmetyka i dlatego przy okazji zapytałem.

Szanowni państwo, bardzo serdecznie dziękuję za dzisiejsze posiedzenie. W związku z wyczerpaniem porządku obrad zamykam posiedzenie podkomisji. Myślę, że cyklicznie, raz na pół roku moglibyśmy zwoływać takie spotkania i posiedzenia podkomisji i rozmawiać w tych tematach. Jeszcze raz bardzo serdecznie dziękuję zaproszonym gościom.